

Zeit wickelte sich auch auf diesen zwei zum Betrieb verbliebenen Strecken der Dienst infolge des ausgebrochenen zweiten Balkankrieges keineswegs in normalen Verhältnissen ab.

Erst das Zustandekommen des Bukarester Friedens vom 28. Juli/10. August, des türkisch-bulgarischen Friedens vom 16./29. Sept., des türkisch-griech. Friedens vom 31. Okt./13. Nov. 1913 und des türkisch-serbischen Friedens vom 1./14. März 1914 schuf normalere Verhältnisse. In diesen Friedensverträgen wurde bestimmt, dass die königl. Regierungen von Bulgarien, Griechenland u. Serbien bezüglich derjenigen Teile des Netzes, welche in den ihnen seitens der Türkei abgetretenen Gebieten gelegen seien, in alle Rechte und Pflichten der kaiserl. ottomanischen Regierung gegenüber der Ges. eintreten. Diese betreibt nunmehr in der Türkei, inkl. der Seitenlinie Alpulu-Kirkkilisse, 466.208 km, in Bulgarien 85.582 km u. in Griechenland 77.350 km u. in Serbien 370.649 km. Am 3./10. 1915 erklärte die griechische Regierung der Ges., dass sie infolge der politischen Verhältnisse gezwungen sei, provisorisch u. während der Kriegsdauer den Betrieb der 77.350 km langen Strecke Salonik-Guevgueli selbst zu besorgen, Erklärung, die sofort in die Tat umgesetzt wurde. Ausserdem nahm am 7./10. 1915 die bulgarische Regierung gewaltsam Besitz von dem Betrieb der Linie Svilengrad-Dedeaghadje in einer Länge von 192.141 km.

Die Ges. erhob Einspruch gegen diese Verletzungen ihres Betriebsvertrages, musste aber schliesslich, da seitens der bulgarischen Regierung ihrem Verlangen um Rückgabe des Betriebes keine Folge gegeben wurde, mit der bulgarischen Regierung wegen der ihr zuzusprechenden Entschädigung für die Ablösung des Betriebes in Verhandlungen eintreten. Diese Verhandlungen haben 11./5. 1916 zum Abschluss eines Entschädigungsvertrages geführt. Die Ges. erhält von der bulgar. Regierung wegen des Verlustes ihres Betriebsrechtes für die noch verbleibende Konzessionsdauer vom 6./10. 1915 bis 31./12. 1957 eine Entschädigung von Goldlewa 24 291 640,49, für Materialien u. Verbrauchsgegenstände Goldlewa 329 531,29, für Inventar Goldlewa 196 197,84, für Grundstücke Goldlewa 8250,45 u. für Personalentschädigungen Goldlewa 141 427,17, insgesamt Goldlewa 24 967 047,24. Die bulgar. Reg. ist verpflichtet, alle diese Beträge spätestens 1 Jahr nach der Ratifikation der Friedensverträge zum festen Kurse von M. 81 für Goldlewa 100 zu bezahlen.

Auch bei der griechischen Regierung wurde gegen die begangene Verletzung der vertraglichen Bestimmungen offiziell protestiert. Nach der Erklärung der griechischen Regierung ist die Übernahme des Betriebes der Strecke Salonik-Guevgueli eine bloss provisorische und nur für die Kriegsdauer vorgesehen. Vom 3./6. 1916 ist die Linie durch die französ.-englische Orientarmee besetzt worden. Der Betrieb der in Serbien gelegenen Strecken befindet sich z. Z. in den Händen der okkupierenden Armeen der Zentralmächte, an welche sich die Ges. zur Wahrung ihrer Interessen gewendet hat. Seit dem Datum der Besetzung dieser Linien werden von der Ges. inkl. der Linie Alpulu-Kirkkilisse noch 323.620 km betrieben, welche insgesamt auf türkischem Territorium liegen. In der Zeit vom 23./6. bis 12./10. 1916 baute die Gesellsch. für Rechnung der türk. Reg. eine 3,013 km lange Normalspurbahn zwischen der bei der türkischen Stadt Adrianopel gelegenen Maritzabrücke u. der bulgar. Stadt Odrin (Karagatsch).

Rechtsverhältnis zwischen der Reg. u. der Betriebsgesellschaft der Orient. Eisenbahnen: Die Konzessionsdauer ist durch eine Erklärung der türk. Reg. vom 1./13. März 1894 bis auf den 1./1. 1958 (n. St.) festgelegt worden. Nach Ablauf der Konz. tritt die Reg. ohne weiteres in alle Rechte der Ges. ein. Das Rollmaterial u. sonst. Mobiliar hat die Reg. gegen Erstattung des von Sachverständ. festzustellenden Wertes zu übernehmen; Vorräte jedoch nur, soweit sie für einen 6 monat. Betrieb erforderlich sind. Von den Betriebseinnahmen nimmt die Ges. frs. 7000 pro km u. Jahr vorweg. Von dem Überschuss bis zu frs. 3333.33 pro km u. Jahr behält sie weitere 55%, während die restl. 45% an die Reg. abzuführen sind. Indessen hat die Ges., gleichviel wie hoch die Bruttoeinnahme ist, der Reg. aus den ihr gehör. 45% eine Mindesteinnahme von frs. 1500 pro km u. Jahr garantiert. Die auf die Linien der Türkei Nr. 1 u. 2, Bulgariens Nr. 1 u. 2, Griechenlands u. Serbiens Nr. 1 sowie auf die abgetretene Linie bis Bellova entfallende Mindestabgabe ist durch Vertrag vom 1./13. März 1894 für den Dienst der 4% Ottoman. Anleihe von 1894 verpfändet u. wird von der Ges. für Rechnung der Reg. direkt an die jenen Dienst leitende Banque de Paris et des Pays-Bas in Paris abgeführt. Laut Vertrag vom 15./6. 1909 erfolgt vom 5./6. 1909 die Teilung der Einnahmen von den noch verbleibenden Linien mit Ausnahme der Linie Alpulu-Kirkkilisse in der Weise, dass von dem Überschuss der Einnahmen über frs. 10 333.33 pro km 70% der Ges. u. 30% der türkischen Regierung zufallen. Wenn infolge höherer Gewalt der Betrieb eines Teiles der Linien während mehr als 5 aufeinander folg. Tage unterbrochen ist, wird für den betr. Streckenabschnitt u. für die ganze Zeit der Betriebsstörung die Zahlung der Mindestabgabe aufgehoben. Falls dadurch der Anteil der Reg. an den Einnahmen unter frs. 1500 pro km u. Jahr sinken sollte, hat zwar trotzdem die Ges. die garant. frs. 1500 pro km des Gesamtnetzes zu zahlen, aber mit dem Rechte, wegen der Differenz sich aus dem der Reg. in den folgenden Jahren zustehenden Anteil an den Einnahme-Überschüssen bezahlt zu machen. Sobald die Einnahmen frs. 50 000 pro km u. Jahr überschreiten, ist die Reg. berechtigt, den Bau eines zweiten Gleises zu verlangen. Die Kosten dieses zweiten Gleises sind ebenso wie alle sonstigen Erweiterungsbauten zu $\frac{4}{5}$ von der Reg. u. zu $\frac{1}{5}$ von der Ges. zu tragen. Durch Vertrag v. 20./7. 1910 gelangt die Legung eines zweiten Gleises auf der 17.6 km langen Strecke innerhalb Konstantinopel u. bis nach San Stefano zur Ausführung. Es